Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6676**

16. Wahlperiode 10. 10. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Konrad Schily, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Äußerungen von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee zur Teilprivatisierung der Bahn

Vorbemerkung der Fragesteller:

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee hat in den letzten Wochen in verschiedenen Interviews versucht, sein Konzept für die Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG) zu erklären. Er hat sich beispielsweise gegenüber dem „TAGESSPIEGEL“ (23. September 2007), der „Frankfurter Rundschau“ (4. Oktober 2007), der „Zeit“ (27. Juli 2007) und im Deutschlandradio (21. September 2007) geäußert. Die Äußerungen von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee widersprechen sich teilweise direkt und werfen im Übrigen eine Vielzahl von weiteren Fragen auf.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. In welcher konkreten Art und Weise handelt es sich bei der Teilprivatisierung der DB AG um „nichts anderes als die Beteiligung privater Aktionäre an der Sanierung des Schienennetzes“?
2. Werden in Zukunft private Aktionäre verlorene Zuschüsse an die DB AG zahlen, wie dies der Bund derzeit tut und auch in Zukunft tun wird?
3. Warum leistet der Bund seine Finanzhilfen für das Schienennetz nicht in Form von Kapitaleinlagen, wie dies – nach Darstellung von Bundesminister Wolfgang Tiefensee – die privaten Aktionäre tun werden?

4. Wie erklärt die Bundesregierung folgenden Widerspruch in den Aussagen von Bundesminister Wolfgang Tiefensee: „Außerdem wird der Bund auch in Zukunft Milliardenbeträge in Erhalt und Ausbau des Schienennetzes investieren. Ich erwarte sogar, dass diese Mittel des Bundeshaushaltes nach dem Verkauf von Bahnaktien ansteigen werden“ (TAGESSPIEGEL vom 23. September 2007) und andererseits: „Auch wir wollen eine starke Bahn haben und möglichst den jährlichen Zuschuss von 2,5 Mrd. Euro senken … langfristig werden wir die Bundeszuschüsse minimieren können“ (DIE ZEIT, 27. Juli 2007)?
5. Wie viel zusätzliches Geld benötigt die Deutsche Bahn AG nach Ansicht der Bundesregierung (in etwa), um sich erfolgreich auf dem zukünftigen europäischen Verkehrsmarkt behaupten zu können?
6. Wofür konkret muss die Deutsche Bahn AG nach Ansicht der Bundesregierung dieses zusätzliche Geld einsetzen?
7. Trifft es zu, dass die Wertausgleichsklausel im § 7 Bundeseisenbahnenstrukturgesetz (BESG) so zu verstehen ist, dass der Bund „dann wertsteigernde Investitionen, die der Erbpachtnehmer getätigt hat, ersetzen“ müsste?
8. Trifft nach Ansicht der Bundesregierung die Aussage von Bundesminister Wolfgang Tiefensee zu, wonach der Bund bei der Bahn die Strategie bestimmen wird?
9. Geht die Bundesregierung davon aus, dass nach einer Beteiligung privater Investoren eine Quersubventionierung zwischen den Konzernsparten in der Weise möglich sein wird, dass die Bahn eine Rendite, die sie beispielsweise in der Logistik erzielt, dazu einsetzt, um andere Sparten wie den Nahverkehr oder den Fernverkehr wettbewerbsfähig zu machen?
10. Stimmt die Bundesregierung der Aussage von Bundesminister Wolfgang Tiefensee zu, dass die DB AG das Netz zur Bewirtschaftung erhält, „damit sie in einem ganz starken europäischen Wettbewerb, der sich auch auf unseren Schienen in Deutschland ja in den nächsten Jahren abspielen wird, Wettbewerbsanteile erhält und behält und ausbaut“?
11. In welcher Weise soll nach Ansicht der Bundesregierung, die Bewirtschaftung des Netzes zur Stärkung der Wettbewerbspositionen der DB AG „auf unseren Schienen“, also auf dem Netz, beitragen, wenn gleichzeitig immer wieder behauptet wird, dass alle Nutzer gleichermaßen diskriminierungsfrei das Netz benutzen können?
12. Trifft es zu, dass sich nach dem von der Bundesregierung vorgelegten Privatisierungsgesetz Investoren nur an der DB AG (Holdinggesellschaft) beteiligen, an den Tochtergesellschaften der Holding hingegen nur mittelbares Eigentum erwerben?
13. Trifft es zu, dass alle Tochtergesellschaften der DB AG (Holding), einschließlich der Infrastrukturgesellschaften, jetzt und auch nach der Teilprivatisierung über einen Beherrschungsvertrag an die Holding gebunden sind?
14. Trifft es zu, dass alle Töchter, einschließlich der Infrastrukturgesellschaften, ihre Gewinne an die DB AG (Holding) abführen müssen?
15. Werden die Vermögensgegenstände, die den Infrastrukturgesellschaften gehören, in der DB-Konzernbilanz als Vermögensgegenstände des DB-Konzerns ausgewiesen?
16. Gilt das Weisungsrecht der Holding auch für die Infrastrukturgesellschaften?

17. Werden die Infrastrukturgesellschaften anderen Renditeerwartungen unterliegen, als die übrigen Konzernsparten, und wenn ja, welche Unterschiede wird es geben?

18. Sind die DB AG (Holding) und ihre Tochtergesellschaften nach der Teilprivatisierung verpflichtet, die Vorgaben des internationalen Bilanzrechts zu beachten?

19. Ist die DB Netz AG nach internationalem Bilanzrecht gezwungen, eine kapitalmarktübliche Rendite auf das eingesetzte Kapital zu verdienen, um eine Abwertung des Anlagevermögens zu vermeiden?

20. Trifft es zu, dass der Bund an den Infrastrukturgesellschaften nur Sicherungseigentum besitzt?

21. Besitzt der Bund nach dem Privatisierungsmodell der Bundesregierung die normalen Eigentümerrechte an den Infrastrukturgesellschaften, wie sie jeder andere normale Eigentümer einer Aktiengesellschaft besitzt?

22. Stimmt die Bundesregierung zu, dass die Übertragung des Volleigentums an den Infrastrukturgesellschaften der gesetzliche Normalfall nach dem Entwurf der Bundesregierung ist?

    Wenn ja, wie erklärt sich die Bundesregierung die Äußerung von Staatssekretär Achim Großmann in der „Berliner Zeitung“ vom 17. September 2007, wo dieser davon spricht, es könne nur „wiedererwarten“ zum „Rückkauf des Netzes“ kommen?

23. Ist das derzeit von den Infrastrukturunternehmen der DB AG ausgewiesene „bilanzielle Eigenkapital“ ausschließlich aus Eigenmittelinvestitionen dieser Gesellschaften entstanden?

24. Zu welchem Anteil stammt das jetzige bilanzielle Eigenkapital der Infrastrukturgesellschaften aus der ursprünglichen Eigenkapitalanlage des Bundes?

25. In welchem Umfang beruht die Erhöhung des Eigenkapitals der Infrastrukturgesellschaften seit ihrer Gründung auf „aktivierten Eigenleistungen“?

26. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass nach ihrem Gesetzentwurf ein Wertausgleich ausschließlich für zukünftige noch nicht abgeschriebene Netzinvestitionen der teilprivatisierten Holding zu zahlen wäre?

27. Geht die Bundesregierung davon aus, dass der Bund als Mehrheitsgesellschafter der DB AG (Holding) die Hälfte des von ihm an die DB AG gezahlten Wertausgleichs als Sonderdividende zurück erhält?

    Welches wären im Einzelnen die Voraussetzungen für eine solche Sonderdividende?

28. Müsste der Bund an die DB AG auch einen Wertausgleich zahlen, wenn jetzt die Trennung von Netz und Transport durchgeführt würde?

    Wenn ja, welches ist dafür die Rechtsgrundlage?

29. Wäre es nach Ansicht der Bundesregierung möglich, durch gesetzliche Gestaltung es zu vermeiden, dass der Bund zum jetzigen Zeitpunkt im Falle einer Trennung von Netz und Transport einen Wertausgleich an die DB AG (Holding) zahlen müsste?

30. Steht es dem Bund – in den Grenzen von Artikel 87e des Grundgesetzes (GG) – frei, jedes beliebige Privatisierungsmodell zu beschließen?

31. Könnte der Bund die Infrastrukturgesellschaften (EIU) in der Weise von der Privatisierung ausnehmen, dass der Bund an den EIU nicht nur das zivilrechtliche, sondern auch das wirtschaftliche Eigentum behält und wäre hier-

zu eine gesetzliche Gestaltung möglich, die einen Wertausgleich an die DB AG vermeidet?

32. Warum ist im PRIMON-Gutachten, das die Bundesregierung in Auftrag gegeben hat, und das alle Modellvarianten (einschließlich Trennung) untersucht hat, mit keinem Wort davon die Rede, dass der Bund in den Trennungsvarianten einen Wertausgleich an die DB AG zahlen müsste?

    Hält die Bundesregierung das PRIMON-Gutachten insoweit für fehlerhaft?

33. Wie hoch ist der Betrag, den der Bund seit 1994 in das Eisenbahnwesen insgesamt gesteckt hat?

34. Wie hoch ist der Betrag, den der Bund seit 1994 in die DB AG gesteckt hat (einschließlich der Regionalisierungsmittel, die über die Bundesländer an die DB AG ausbezahlt wurden)?

35. Wie hoch ist der Betrag, den der Bund in den nächsten fünfzehn Jahren für das Bestandsnetz und für Bedarfsplanmaßnahmen jährlich für das Netz bereitstellen muss?

36. Wie hoch ist der Privatisierungserlös, der nach dem PRIMON-Gutachten, für die Privatisierung von 49,9 Prozent der DB AG (Holding) im integrierten Modell zu erwarten stünde?

37. Geht die Bundesregierung davon aus, dass sich der Privatisierungserlös für den integrierten Konzern auf der Basis des Eigentumssicherungsmodells in einer vergleichbaren Größenordnung wie beim integrierten Modell bewegen wird oder rechnet die Bundesregierung mit Bewertungsauf- oder abschlägen?

Berlin, den 10. Oktober 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333